

„Russlands Aufbruch in die Moderne? Konzeptionelle Überlegungen zur Beschreibung historischen Wandels im Zarenreich im 19. Jahrhundert“, in: Martin Lengwiler, Christof Dejung (Hg.): Ränder der Moderne: Neue Perspektiven auf die Europäische Geschichte (1800-1930), Wien (Böhlau Verlag) 2016, S. 183-203, ISBN 978-3-412-22535-3.

Frithjof Benjamin Schenk

Russlands Aufbruch in die Moderne?

Konzeptionelle Überlegungen zur Beschreibung historischen Wandels im Zarenreich im 19. Jahrhundert

Russland und der Westen - Zur Aktualität einer alten Debatte

Im September 2014 fand im Moskauer Kremlpalast und im Kongresszentrum der Christ-Erlöser-Kathedrale eine internationale Tagung zum Thema Die kinderreiche Familie und die Zukunft der Menschheit (*Mnogodetnaja sem'ja i budushee celovecestva*) statt, an der nach Angaben der Veranstalter über tausend Gäste aus 45 Ländern teilnahmen.¹ Unter den prominenten Rednern der Konferenz, auf der über Maßnahmen gegen den Sittenverfall in der modernen Welt diskutiert wurde, war auch Vladimir Jakunin, der Vorstandsvorsitzende der Staatlichen Russischen Eisenbahnen. Der wohlhabende Geschäftsmann finanziert seit längerer Zeit großzügig einen „Fonds für Andreas den Erstberufenen“ (*Fond Andreja Pervozvannogo*) und ein „Zentrum für nationalen Ruhm“ (*Centr nacional'noj slavy*), das sich nach eigenen Angaben der „Bewahrung der kulturellen und geistigen Grundlagen des Lebens unserer Gesellschaft“ (*sochranenija kul'turnych i duchovnych osnov nashego obščestva*)² verpflichtet sieht. In seinem Redebeitrag zur erwähnten Konferenz äußerte sich Jakunin äußerst kritisch über den Verfall der Werte in der westlichen Welt. Der Chef der russischen Eisenbahnen prangerte vor allem die Auflösung des traditionellen Familienmodells, die Erosion überlieferter Geschlechterrollen und die zunehmende Gleichstellung homosexueller Paare in vielen Ländern des Westens an.³ Jakunins Kritik am „westlichen Modell“ und am übersteigerten Individualismus des Westens ist nur eine von vielen Stimmen,

1 <http://www.pravoslavie.ru/jurnal/73555.htm> (letzter Zugriff: 23.2.2015).

2 <http://www.cnsr.ru/o-fonde/missiya/> (letzter Zugriff: 23.2.2015).

3 Friedrich Schmidt, Für die Familie und Neurussland, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 13.9.2014. URL <http://Wvrw.faz.net/aktuell/politik/ausland/europa/moskau-fuer-die-familie-und-neurussland-13150391.html> (letzter Zugriff: 23.2.2015). Zur Rede Jakunins vgl. auch: Tat'jana Ermoskina, Jakunin: Sem'ja trebuët konstitucionnoj sasdty [Jakunin: Die Familie

die im heutigen Russland vor einer Annäherung an einen innerlich „verdorbenen“ Westen warnen und für einen eigenständigen gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Entwicklungsweg des Landes plädieren.

Historiker und Historikerinnen wissen, dass die Debatte über Russlands historischen Entwicklungsweg beziehungsweise über die Rolle „Europas“ (oder des „Westens“) als Vorbild (oder negative Abgrenzungsfolie) für russische Zukunftsentwürfe kein Produkt der aktuellen Beziehungskrise zwischen Russland und dem Westen, sondern an die zweihundert, wenn nicht gar über dreihundert Jahre alt ist. Die Diskussion entzündete sich spätestens an Petr Caadaevs (1794-1856) Erstem Philosophischem Brief aus dem Jahr 1836. Der daran anknüpfende innenpolitische und intellektuelle Streit in Russland zwischen „Westlern“ und „Slavophilen“ lässt sich in der Sprache der *postcolonial studies* auch als Debatte zwischen „Universalisten“ und „Partikularisten“ beschreiben.⁴ Seither hat die historisophische Diskussion über Russlands historischen Entwicklungsweg viele Wendungen genommen.

Als sich 1991 die Sowjetunion auflöste, hofften viele Beobachter auf eine Annäherung Russlands an die westliche Wertegemeinschaft. In den letzten Jahren haben sich diese Hoffnungen merklich eingetrübt. Wortmeldungen wie die Vladimir Jakunins und anderer Vertreter der konservativen politischen Elite Russlands verdeutlichen, wie unpopulär heute prowestliche Haltungen im größten Flächenstaat der Erde sind. Westliche Beobachter sind sich dabei weitgehend einig, dass eine endgültige Abwendung der russischen Eliten vom „petrinischen Projekt“ der Europäisierung beziehungsweise Verwestlichung des Landes nicht nur weitreichende Auswirkungen für das zukünftige politische Verhältnis zwischen Russland und dem westlichen Europa hätte. Gleichzeitig berührt die Debatte über Russlands zukünftigen Entwicklungsweg im Kern auch die Frage, wie wir als Historikerinnen und Historiker über die Geschichte Russlands nachdenken und welche Narrative und Erklärungsmodelle wir für die Geschichte des Landes

in der Neuzeit, und dabei insbesondere für die Zeit seit dem späten 17. und frühen 18. Jahrhundert, entwerfen.

Modernisierungstheorie und das Theorem der Rückständigkeit

Bis vor Kurzem folgten viele Überblickswerke westlicher (und russischer) Autoren über die Geschichte Russlands im 18. und 19. Jahrhundert einem *master narrative*, dem ein teils impliziter, teils expliziter Vergleich der Geschichte des Landes mit jener eines idealtypischen „Westens“ zugrunde lag. Ein prominentes Beispiel für diesen Ansatz ist das 2011 erschienene Überblickswerk *Geschichte Russlands* des deutschen Russlandhistorikers Manfred Hildermeier.⁵ In dieser umfangreichen Studie ist der Autor immer wieder bemüht, die Geschichte Russlands vom 10. bis ins frühe 20. Jahrhundert mit der eines idealtypischen „Westens“ abzugleichen. Dabei beschreibt Hildermeier das Verhältnis von „Russland und Europa“ in erster Linie als asymmetrische Beziehung zwischen einer „entwickelten“ (westlichen) Geschichtsregion auf der einen und einer „rückständigen“ (russischen) auf der anderen Seite. Vor diesem Hintergrund setzt sich der Autor auch für eine Rehabilitierung des Theorems der „Rückständigkeit“ als Erklärungsmodell für Prozesse „nachholender Entwicklung“ in Russland ein.⁶

Die Konzepte der „Rückständigkeit“ und der „nachholenden Entwicklung“ haben lange das *master narrative* der westlichen und russischen Russlandhistoriografie bestimmt. In den vergangenen Jahrzehnten sind diese Konzepte in der sozial- und geisteswissenschaftlichen Forschung jedoch etwas aus der Mode gekommen, wofür sich – sehr verkürzt gesprochen – vier Gründe anführen lassen: Zum einen ist die Modernisierungstheorie der Nachkriegszeit, wie wir sie beispielsweise vom Soziologen Talcott Parsons oder dem Ökonomen Walt Whitman Rostow kennen, mit ihrem teleologischen Fortschrittsmodell und ihrer Stilisierung des Westens als Idealtypus historischer Entwicklung in den

bedarf des Schutzes durch die Verfassung], <http://www.rg.ru/2014/09/11/reg-cfo/yakunin-anons.html> (letzter Zugriff: 23.2.2015).

⁴ Zu Caadaev und zur Debatte zwischen „Westlern“ und „Slavophilen“ vgl. exemplarisch: Dmitro Cyzevskij/Dieter Groh (Hg.), *Europa und Russland. Texte zum Problem des westeuropäischen und russischen Selbstverständnisses*, Darmstadt 1959, insbes. S. 73-93; Andrzej Walicki, *The Slavophile Controversy. History of a Conservative Utopia in Nineteenth-Century Russian Thought*, Oxford 1975.

⁵ Manfred Hildermeier, *Geschichte Russlands. Von den Anfängen bis zur Oktoberrevolution*, München 2013. Vgl. auch meine ausführlichere Besprechung des Buches: Frithjof Benjamin Schenk, *Russland, Europa und das Theorem der Rückständigkeit*. Manfred Hildermeiers *Geschichte Russlands*, in: *Osteuropa* 63 (2013) 8, S. 35-44.

⁶ Vgl. auch Hildermeiers frühere Arbeiten zu diesem Thema: Manfred Hildermeier, *Das Privileg der Rückständigkeit. Anmerkungen zum Wandel einer Interpretationsfigur der neueren russischen Geschichte*, in: *Historische Zeitschrift* 244 (1987), S. 557-603.

vergangenen Jahrzehnten deutlich in die Kritik geraten.⁷ Zweitens haben sich Historiker und Historikerinnen im Zuge des *cultural turn* in den vergangenen Jahrzehnten allgemein vom Studium gesellschaftlicher, politischer und ökonomischer Modernisierungsprozesse abgewandt.⁸ In diesem Zusammenhang hat auch das Interesse an Fragen der Strukturgeschichte deutlich nachgelassen.⁹ Drittens hat insbesondere die Rezeption der Schriften Michel Foucaults dazu geführt, die Zuschreibung von Alterität und Differenz als Ausdruck diskursiver Herrschaftspraktiken zu deuten, die mehr über die Selbstwahrnehmung des Sprechers als über die von ihm beschriebene außertextliche „Realität“ aussagen. Vor diesem Hintergrund steht jedes Sprechen über einen „modernen (bzw. fortschrittlichen)“ und einen „rückständigen“ Entwicklungszustand einer Gesellschaft unter Verdacht hegemonialer Denkweisen und der Perpetuierung eines Machtgefälles zwischen einem europäischen „Zentrum“ auf der einen und einer nicht-europäischen „Peripherie“ auf der anderen Seite. Aufgrund dieser Überlegungen haben – und das ist der vierte Punkt – insbesondere Vertreter der *postcolonial studies* dafür plädiert, (das westliche) Europa vom Podest der universalen Referenzgröße historischer Entwicklung zu stoßen und als *eine* von vielen geschichtlichen „Provinzen“ auf dem Globus zu konzeptualisieren. Stellvertretend kann hier auf den indisch-amerikanischen Historiker Dipesh Chakrabarty mit seinem Postulat des Provincializing Europe verwiesen werden.¹⁰

Hildermeier ist sich dieser vier Kritikpunkte an der Modernisierungstheorie und am Theorem der Rückständigkeit durchaus bewusst. Die hier skizzierten

Einwände werden von ihm selbst in seinem Buch referiert.¹¹ Dessen ungeachtet will der Autor das Theorem der Rückständigkeit, mit dem er sich selbst bereits seit längerer Zeit befasst, als Erklärungsmodell für die Geschichte Russlands nicht aufgeben. Eine so „zählebige und von vielen bedeutenden Historikern im Kern geteilte Sicht“ könne doch nicht „ganz und gar in die Irre [gehen]“, so Hildermeier.¹² Zudem handele es sich beim Begriff der „Rückständigkeit“ um einen „Quellenbegriff“. Ein Historiker, der Russland in diesem Sinne wahrnehme und beschreibe, reproduziere lediglich die Perspektive prominenter Vertreter der russischen Elite seit dem 15. Jahrhundert. Der Hinweis auf die Bedeutung der Vorstellung vom eigenen Entwicklungsrückstand in der Selbstbeschreibung russischer Autokraten, Politiker und Intellektueller in den vergangenen Jahrhunderten ist natürlich richtig. Allerdings können – aus meiner Sicht – die gegen die Modernisierungstheorie und das Theorem der „Rückständigkeit“ formulierten Einwände nicht so leicht vom Tisch gewischt werden. Auch wenn man sich darum bemüht, Rückständigkeit als neutrales, veränderliches und relatives (nicht absolutes) Phänomen gesellschaftlicher Entwicklung zu begreifen, wie dies Hildermeier in seinem Buch anstrebt, führt das Modell unweigerlich zur Erzählung einer Defizitgeschichte, in der eine „fortschrittliche“ Geschichtssregion (hier der „Westen“ oder „Europa“) als *Norm* und eine im Vergleich dazu „rückständige“ (hier „Russland“) als *Abweichung* vorgestellt werden. Auch wenn Vertreter einer westlich orientierten russischen Elite „Europa“ oder den „Westen“ häufig als Norm setzten, der das eigene Land nacheifern sollte, stellt sich für heutige Historiker dennoch die Frage, ob sie diese Sichtweise als roten Faden für eine historische Gesamtschau Russlands tatsächlich übernehmen sollten. Löhnender als „Defizitgeschichten“ erscheinen vielmehr Narrative, die die Vielfalt historischer Entwicklungswege innerhalb Europas aus sich heraus beschreiben, die vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen den Gesellschaften innerhalb und außerhalb Europas analysieren und dabei auch die Standortgebundenheit des eigenen Blickwinkels mit reflektieren. So ließe sich die Geschichte Russlands in die europäische Geschichte integrieren, nicht als Abweichung von der Norm, sondern als *ein* möglicher Entwicklungsweg in eine vielfältige und ambivalente Moderne.

7 Thomas Mergel, Geht es weiterhin voran? Die Modernisierungstheorie auf dem Weg zu einer Theorie der Moderne, in: ders./Thomas Welskopp (Hg.), Geschichte zwischen Kultur und Gesellschaft. Beiträge zur Theoriedebatte, München 1997, S. 203–232; Frederick Cooper, Moderne, in: ders., Kolonialismus denken. Konzepte und Theorien in kritischer Perspektive, Frankfurt/M. 2012, S. 194–252, hier S. 199–207.

8 Zum *cultural turn* vgl. exemplarisch: Doris Bachmann-Medick, Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften, Reinbek 2006.

9 Ein Paradebeispiel für den etwas aus der Mode gekommenen strukturhistorischen Ansatz in der Russlandhistoriografie: Carsten Goehrke, Russland. Eine Strukturgeschichte, München 2010. Vgl. dazu auch meine Besprechung in: Neue Politische Literatur 57 (2012), S. 492–494.

10 Dipesh Chakrabarty, Europa als Provinz. Perspektiven postkolonialer Geschichtsschreibung, Frankfurt/M. 2010 (engl. Princeton 2000).

11 Hildermeier, Geschichte Russlands, S. 1321–1322.

12 Ebd., S. 1323.

Auf der Suche nach alternativen Narrativen historischer Entwicklung

Wie ein solches *master narrative* möglicherweise aussehen könnte, soll im Folgenden am Beispiel der Geschichte der verkehrstechnischen Erschließung des Zarenreiches und der Folgen der zunehmenden geografischen Mobilität im 19. Jahrhundert aufgezeigt werden. Die folgenden Beobachtungen knüpfen dabei an die Ergebnisse meiner 2014 erschienenen Studie *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter* an, die sich mit dem sozialräumlichen Wandel im Zarenreich im Zeitalter der Dampfmaschine befasst.¹³ Ausgangspunkt meiner Überlegungen ist dabei zunächst eine gedankliche Zeitreise an die großen Passagierbahnhöfe der russländischen Eisenbahnen im späten Zarenreich:

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die fünf großen Kopfbahnhöfe Sankt Petersburgs bereits von neun Millionen Passagieren pro Jahr frequentiert.¹⁴ In den Bahnstationen der Hauptstadt des Zarenreiches kreuzten sich die Wege von Arbeitern, Touristen und Beamten. Hier trafen adelige Offiziere auf orthodoxe Pilger und Geschäftsleute auf Bauern aus der russischen Provinz. Auch in Moskau und anderen Städten des Imperiums hatten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Bahnhöfe als wichtige Relais zwischen Stadt und Land sowie zwischen Zentrum und Peripherie etabliert. An kaum einem anderen Ort ließ sich die gesellschaftliche Dynamik, die das Zarenreich in der Hochphase der Industrialisierung und Urbanisierung erlebte, so anschaulich studieren wie in den Wartesälen und auf den Perrons der großen Personenbahnhöfe. Zeitgenössische Berichtersteller entwarfen mitunter ein äußerst düsteres Bild vom Alltag an diesen „Orten der Moderne“. ¹⁵ Die „goldenen Zeiten“ des frühen Eisenbahnzeitalters seien eindeutig vorbei, konstatierte zum Beispiel im Oktober 1909 ein Autor in der konservativen Tageszeitung *Novoe vremja* (Die Neue Zeit). Früher, so der Journalist, hätten die Wartesäle und Bahnhofsbuffets mit ihrem Schmuck und ihrem Prunk zur Läuterung und

Besserung der Menschen beigetragen, die hier verkehrten. Stück für Stück habe dann jedoch der Verfall eingesetzt, die gläsernen Spiegel seien mittlerweile stumpf, die Bronzeleuchter matt geworden. Heute präsentiere sich etwa der Rjazaner Bahnhof in Moskau nur noch als schmutziger und überfüllter Ort:

„Auf den nackten und dreckigen Böden der Bahnsteige schläft lang gestreckt das graue Volk. Die Wartesäle bieten einen unansehnlichen und traurigen Anblick. Sie sind bar jeder Schönheit und jedes Komforts – ein Ort der Trostlosigkeit. Von hier möchte man nur noch [üchten, fortlaufen, ohne sich umzusehen].“

Von den Menschen, die sich am Bahnhof drängen, wendet sich der Beobachter angewidert ab:

„Hier stoßen die Passagiere auf schlaftrunkene, ungewaschene Gestalten mit zerzaustem Haar und stautigem Gewand, die rote Stiefel tragen sowie einen Wust von Bündeln, Körben und Gläsern mit Eingemachtem mit sich führen.“¹⁶

Das Bild, das sich Chronisten an anderen russischen Bahnhöfen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bot, unterschied sich kaum von dieser Darstellung. Auch der einstige Vorzeigebahnhof der Nikolajbahn (*Nikolaevskaja ieleznaja doroga*) in St. Petersburg glich um die Jahrhundertwende eher einem bäuerlichen Marktplatz:

„Angesichts fehlender Gebäude kauert das Publikum mit Kind und Kegel auf seinen Bündeln auf dem ganzen Bahnhofsgelände. Hier werden – mit Genehmigung des Ministeriums – auf unbeschreiblich dreckigen Bahnsteigen das aus der Provinz schnell herbeigeschaffte Schlachtfleisch und Nutzvieh umgeladen. Tierblut fließt in Bächen über die Fliesen und wird von den Passagieren im ganzen Gebäude verteilt.“¹⁷

Bei russischen Journalisten weckte die Betrachtung des Lebens an den städtischen Bahnhöfen des Zarenreiches zu Beginn des 20. Jahrhunderts immer

¹³ Frithjof Benjamin Schenk, *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*, Stuttgart 2014, insbes. S. 375–385.

¹⁴ Im Jahr 1896 betrug die Summe aller ankommenden und abfahrenden Passagiere an den Bahnhöfen der Hauptstadt 8,95 Mio. Menschen. Vgl. Plan Sankt Peterburga (za 1901 god). Reprintnoe izdanie [Stadtplan St. Petersburgs aus dem Jahr 1901. Reprint], Sankt Petersburg 1991 (urspr. Beilage zum Adressbuch *Ves' Peterburg*).

¹⁵ Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hg.), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt/M. 2005.

¹⁶ Spinoj ot komforta [Mit dem Rücken zum Komfort], in: *Novoe vremja* [Die Neue Zeit], Nr. 12054 vom 2.10.1905 (Rossijskij Gosudarstvennyj Istoriceskij Archiv, RGIA [Russisches Historisches Staatsarchiv], f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 382).

¹⁷ *Novoe vremja* [Die Neue Zeit], Nr. 12012 vom 21.8.1909 (RGIA, f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 220).

wieder Assoziationen mit dem „Turmbau zu Babel“ (*Vavilonskoe stolpotvorenje*). Andere fühlten sich angesichts des Gedränges, Schmutzes und Lärms an diesen urbanen Orten in die „Hölle“ aus Dantes Göttlicher Komödie versetzt.¹⁸ Mit der wohlgeordneten Welt neuzeitlicher Verkehrspaläste, die in den frühen Jahren des Eisenbahnzeitalters voller Fortschrittsglaube auch von russischen Architekten und Ingenieuren entworfen worden war, hatte das alltägliche Chaos auf den Bahnhöfen um 1900 nur noch wenig gemein. Die Eisenbahn, mit der die verwestlichte Elite des Zarenreiches die „rückständige“ russische Gesellschaft zivilisieren wollte, hatte nicht „Ordnung“ in die Provinz, sondern Chaos ins Zentrum gebracht. – Beobachter zeigten sich irritiert, dass die Eisenbahn neben kultivierten Passagieren auch Arbeiter, Bauern („graues Volk“) und Schlachtfleisch aus der russischen Provinz in die Metropole transportierte und dass in Bahnhöfen und Zügen traditionelle sozialräumliche Grenzen zunehmend erodierte. Nostalgisch erinnerten sie sich an die Anfänge des Eisenbahnzeitalters zurück und riefen Bahnverwaltungen und Behörden dazu auf, auf dem Schienensystem endlich wieder für „Ordnung“ zu sorgen.

Die Geschichte der Modernisierung der Verkehrswege im Zarenreich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts lässt sich in zwei verschiedenen Versionen erzählen. Die eine folgt dem oben skizzierten Paradigma der „Rückständigkeit“ Russlands. Maßgeblich für diese Interpretationsfigur ist der Vergleich der gesellschaftlichen, politischen und ökonomischen Entwicklung des Zarenreiches mit jener in den Staaten West- und Mitteleuropas beziehungsweise in den USA. Seit der Regierungszeit Peters I. (des „Großen“) (1682-1725) diene ein idealtypisches „Europa“ (bzw. ein idealtypischer „westen“) russischen Eliten als Referenzgröße bei der Beschreibung und Bewertung der historischen Entwicklung des eigenen Landes. Diese West-Orientierung prägte von Anbeginn auch die Geschichte des russischen Eisenbahnwesens.¹⁹ So wurde die erste Generation

18 Vgl. u. a. Kassij: V istome [Von Mattheit gezeichnet], in: Novoe vremja [Die Neue Zeit], Nr. 12295 vom 5.6.1910 (RGIA, f. 273, op. 10, ed. ehr. 393, 1 So); Zeleznodoroznaja zizn'. Na vokzale [Eisenbahnleben. Auf dem Bahnhof], in: Stolicnaja molva [Hauptstadtgerede], Nr. 183 vom 20. 5.19n (RGIA, f. 273, op. 10, ed. ehr. 454, 1 50); Malen'kaja chronika. Stolpotvorenje vavilonskoe [Kleine Chronik. Der Turmbau zu Babel], in: Novoe vremja [Die Neue Zeit] vom 9.6.1913 (RGIA, f. 273, op. 10, ed. ehr. 597, 1 137).

19 Vgl. u. a. Frithjof Benjamin Schenk, Imperial Inter-Rail: Vlijanie meznacional'nogo i mezimperskogo vosprijatija i sopernicestva na politiku zeleznodoroznogo stroitel'stva v carskoj Rossii [Imperial Inter-Rail: Der Einfluss internationaler und interimperialer

russischer Verkehrsingenieure in St. Petersburg von französischen Gelehrten ausgebildet. Technisches Know-how, Maschinen und Waggons, selbst Kohle zum Befeuern der Lokomotiven wurden in den ersten Jahren des russischen Eisenbahnzeitalters aus dem westlichen Ausland importiert. Die russische Militärführung beobachtete mit Interesse, wie die Eisenbahn in den USA und in Westeuropa Strategien moderner Kriegsführung veränderte. Betriebsordnungen für den Güter- und Personenverkehr westlicher Staaten dienten russischen Juristen bei der Formulierung der Eisenbahngesetze des Zarenreiches als Blaupause.

Angesichts dieser vielfältigen Verflechtungen kann es nicht überraschen, dass russische Verkehrsplaner, Journalisten und auch Reisende die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Zarenreich seit den 1830er-Jahren immer wieder mit jener im westlichen Europa und in den USA verglichen. Spätestens seit der russischen Niederlage im Krimkrieg (1853-1856), die viele Zeitgenossen auch auf das primitive Wegesystem Russlands zurückführten, berührte die Frage nach dem Stand der infrastrukturellen Entwicklung in erhöhtem Maße auch militärstrategische Interessen des Landes. Seit den 1860er-Jahren wiesen russische Militärs regelmäßig auf die Rückständigkeit ihres Landes im strategischen Eisenbahnbau beziehungsweise auf die Vorteile Preußens (bzw. des Deutschen Reiches) und der Habsburgermonarchie auf diesem Gebiet hin. Auch aus ökonomischer Sicht erschien es wichtig, dass Russland im Eisenbahnbau mit den Ländern West- und Mitteleuropas gleichzog, denn als Agrarland war das Zarenreich dringend auf den Export landwirtschaftlicher Güter angewiesen. Im Zuge der Globalisierung der internationalen Verkehrs- und Handelsströme in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sah sich Russland auf den europäischen Getreidemärkten in zunehmendem Maße mit internationaler Konkurrenz Österreich-Ungarns, der Donaufürstentümer und der USA konfrontiert. Die Wettbewerbsfähigkeit russischer Agrarprodukte auf den globalen Märkten hing nicht zuletzt von der Höhe der Transportkosten innerhalb des Zarenreiches ab. Um diese zu senken, plädierten Verkehrsplaner seit den 1850er-Jahren mit Nachdruck für den Bau von Eisenbahnen aus den Kornkammern zu den Exporthäfen des Reiches.

Einflüsse und Konkurrenz auf die Eisenbahnpolitik im Zarenreich], in: Aleksej Miller/Martin Aust/Ricarda Vulpius (Hg.), Imperium inter pares. Rol' transferovv obraze i funkcionirovanii Rossijskoj imperii [Imperium inter pares. Die Bedeutung von Transfers für die Wahrnehmung und die Funktion des Russischen Reiches], Moskva 2010, S. 354-380.

Mit Blick auf das Tempo des Eisenbahnbaus in der westlichen Welt äußerten sich russische Verkehrsexperten immer wieder besorgt über den schleppenden Fortschritt im eigenen Land. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts wiesen sie darauf hin, dass Russland im internationalen Vergleich nur über ein relativ weitmaschiges Schienennetz verfüge, dass zu wenige strategische Bahnlinien an die Grenzen des Landes heranreichten und dass sich russische Züge verhältnismäßig langsam durch die Weiten des Kontinentalreiches bewegten. Aus diesem Blickwinkel stellte sich die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Zarenreich schon Zeitgenossen in erster Linie als eine „Defizitgeschichte“ dar. Auch das „Chaos“ auf russischen Bahnhöfen, das Petersburger und Moskauer Zeitungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts so eindrucksvoll schilderten, interpretierten russische Beobachter als Sinnbild für die allgemeine „Unordnung“ im eigenen Land und als Zeichen für die „Rückständigkeit“ des Reiches im Vergleich zu einem imaginären wohlgeordneten und modernen „(West-)Europa“. Dieses Interpretationsmuster findet sich bis heute auch in der westlichen Historiografie, in der immer wieder betont wird, dass Russland - ungeachtet der Errungenschaften im Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert - letztlich den „Zug in die Moderne“ verpasst und das Land vor dem Ersten Weltkrieg im Verkehrswesen nicht jenes Maß an Rationalität, Effizienz und Schnelligkeit erreicht habe, durch das sich die mobilen und „modernen“ Gesellschaften des „Westens“ in dieser Zeit angeblich auszeichneten.²⁰

Von der unvollständigen Modernisierung zur ambivalenten Moderne

Die Geschichte der verkehrstechnischen Erschließung des Zarenreiches durch die Eisenbahn im 19. Jahrhundert lässt sich jedoch auch noch aus einer anderen Perspektive erzählen. Hier steht zunächst nicht der Vergleich der russischen Entwicklung mit jener anderer europäischer Staaten im Mittelpunkt. Vielmehr richtet sich der Fokus auf die Zeichen jenes gesellschaftlichen, politischen und kulturellen Wandels, den die Einführung des maschinengetriebenen Verkehrsmittels im Zarenreich bewirkte. Bei einer solchen Betrachtung, die auf die diachrone

²⁰ Vgl. exemplarisch: John Westwood, *Geschichte der russischen Eisenbahnen*, Zürich 1966, S. 9; Steven G. Marks, *Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917*, Ithaca 1991, S. 220-222; und in Ansätzen auch Roland Cvetkovski, *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich*, Frankfurt/M. 2006, S. 313-321.

Entwicklung innerhalb Russlands fokussiert, rücken nicht die (vermeintlichen) „Mängel“ und „Defizite“ einer unvollständigen Modernisierung Russlands in den Blick, sondern jene (ambivalenten) sozialen und kulturellen Dynamiken, die durch den Bau und die Nutzung der Eisenbahn im Zarenreich zweifelsohne angestoßen wurden. In meiner 2014 erschienenen Studie, die sich mit der Frage des sozialräumlichen Wandels in Russland im Zeitalter der Dampfmaschine befasst, habe ich versucht, mich meinem Gegenstand aus dieser Richtung zu nähern. Im Folgenden möchte ich einige Beobachtungen aus der Schlussbetrachtung meiner Arbeit kurz zusammenfassen.

Die Nachricht von der Inbetriebnahme der ersten öffentlichen Eisenbahnlinie in England im Jahr 1825 wurde von der russischen Fachöffentlichkeit mit großem Interesse aufgenommen. Trotz Vorbehalten aus der konservativen Ministerialbürokratie konnte in Russland im Jahr 1837 - fast zeitgleich mit den deutschen Staaten - eine erste kurze Eisenbahnlinie (zwischen St. Petersburg und den Vororten Pavlovsk und Carskoe Selo) in Betrieb genommen werden. In den 1840er-Jahren wurden mit den Bahnlinien von Warschau nach Wien und von St. Petersburg nach Moskau (Letztere wurde 1851 eingeweiht) die ersten Schienenverbindungen von landesweiter Bedeutung errichtet. Nach einer schleppenden Anfangsphase in den 1850er-Jahren nahm der Aufbau eines Eisenbahnnetzes im europäischen Teil Russlands in den späten 1860er- und frühen 1870er-Jahren langsam konkrete Gestalt an. War Russland in den 1830er-Jahren fast zeitgleich mit den Ländern West- und Mitteleuropas in das Eisenbahnzeitalter eingetreten, erfolgte die Vernetzung der europäischen Reichshälfte im Vergleich zu den Ländern West- und Mitteleuropas vergleichsweise spät. Ab den 1880er-Jahren vollzog sich dann sukzessive die Erschließung der asiatischen Peripherie. Eine zweite Hochphase erlebte der Eisenbahnbau in Russland in den 1890er-Jahren. Um 1900 betrug die Länge des russländischen Schienennetzes bereits rund 52.000 km. Damit verfügte das Zarenreich um die Jahrhundertwende - nach den USA - bereits über das zweitlängste Schienennetz der Welt, das aber aufgrund der Größe des Landes relativ weitmaschig blieb.

Auch wenn die Reichsregierung, insbesondere während des ersten Eisenbahnbooms der 1860er- und 1870er-Jahre, auf das Engagement privater Investoren aus dem In- und Ausland hingewiesen war, gab der Staat die Planungshoheit über den Bau neuer Strecken nie aus der Hand. Seit den 1850er-Jahren bemühte sich die Administration auch um die Festlegung allgemeingültiger technischer Standards für den Bau und Betrieb des sich formierenden Eisenbahnnetzes. Auf diese

Art entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Russland ein Großes Technisches System (*Large Technical System*), das von Warschau im Westen bis Vladivostok im Osten und von Helsingfors im Norden bis Baku im Süden reichte, nach weitgehend einheitlichen Regeln funktionierte und einer wachsenden Zahl von Menschen neue Möglichkeiten eröffnete, räumliche Distanz vergleichsweise schnell und bequem zu überwinden. Damit lässt sich auch in Russland jener Prozess der „Territorialisierung“ beschreiben, den Charles Maier als ein Signum der Epoche der technischen Moderne beschrieben hat.²¹

Mit der voranschreitenden verkehrstechnischen Erschließung ging eine Neuvermessung des Zarenreiches auf den kognitiven Karten jener Menschen einher, die in Berührung mit dem Eisenbahnsystem kamen. Autoren von Kursbüchern, Reiseführern und Streckennetzkarten stellten Russland als einheitlich strukturierten Verkehrsraum dar, in dem geografische und administrative Binnengrenzen keine Rolle mehr spielten. Die Repräsentationen des Raums in diesen Medien der Moderne waren auf die Gegenwart und Zukunft ausgerichtet. Sie versprachen ihren Betrachtern, dass sich die Lücken im imperialen Schienennetz weiter schlossen und dass die Eisenbahn auch in abgelegenen Provinzen für ökonomischen Aufschwung sorgen werde. Reiseführer für die großen Transkontinentalbahnen sahen in der asiatischen Peripherie den Traum der Vereinigung Russlands zu einem „großen unteilbaren Ganzen“ Wirklichkeit werden. Fotografien der Eisenbahnbrücken, die die großen Flüsse Sibiriens und Zentralasiens überspannten, kündeten vom Stolz auf die russische Ingenieurskunst und vom Glauben an die zivilisierende Macht des technischen Fortschritts. Eisenbahningenieure und bauerliche Kolonisten wurden in diesen Raumbildern als Agenten einer russischen *mission civilisatrice* vorgestellt, die darauf abzielte, die „rückständigen“ Bewohner in der asiatischen Peripherie auf ein höheres Kulturniveau zu heben.

Aber nicht nur in Asien, sondern auch im europäischen Russland sollte die Eisenbahn bei der Zivilisierung „rückständiger Elemente“ der eigenen Bevölkerung helfen. Diese Hoffnung von Verkehrsplanern und Ingenieuren manifestierte sich nicht zuletzt in der Architektur der großen städtischen Passagierbahnhöfe,

die sich Beobachtern weniger als nüchterne Zweckbauten, sondern vielmehr als Verkehrspaläste der Moderne präsentierten. Vertreter der technischen Intelligenz träumten davon, dass sie an diesen Orten soziale Räume nach neuen, rationalen Gesichtspunkten strukturieren ließen und dass sich diese Ordnung positiv auf das kulturelle Niveau der hier verkehrenden Menschen auswirken werde. In den Bahnhöfen mit ihrer herrschaftlichen Architektur, ihren luxuriösen Restaurants erster Klasse und ihrem uniformierten Personal sollte das soziale Leben ebenso geordnet ablaufen wie der Betrieb des gesamten technischen Ensembles der Eisenbahn. Die gebaute Utopie des städtischen Bahnhofs kündete auch in Russland von dem Traum, eine Gesellschaft lasse sich mithilfe des technischen Fortschritts gleichsam in „zivilisierte“ Passagiere erster Klasse verwandeln.

Allerdings blieben diese Visionen von der „zivilisierenden“ Kraft der technischen Moderne in Russland weitgehend Utopie. Dies lag zum einen daran, dass die Planer der Eisenbahn offensichtlich unterschätzt hatten, in welchem Maße der Bau eines Schienennetzes zu einer Dynamisierung geografischer Mobilität im Zarenreich beitragen würde. Zum anderen hatten sie klar die eigenen Möglichkeiten überschätzt, diesen Prozess mithilfe technischer Mittel und der Rationalität des modernen Verkehrssystems steuern und in „geordnete“ Bahnen lenken zu können: Nachdem die Passagierzahlen der russischen Bahngesellschaften seit den 1870er-Jahren eher in moderatem Tempo gestiegen waren, beschleunigte sich diese Entwicklung seit Mitte der 1890er-Jahre deutlich. Die wachsende Nachfrage nach Zugfahrkarten spiegelte zum einen das Bevölkerungswachstum und den forcierten Netzausbau gegen Ende des 19. Jahrhunderts wider. Zum anderen wirkten sich die Senkung der Fahrpreise, die Einführung eines „Arbeitertarifs“ und die Liberalisierung der Passgesetze positiv auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen aus. Seit Mitte der 1890er-Jahre wuchs vor allem die Nachfrage nach Tickets dritter und vierter Klasse. 1912 wurden in Russland bereits 230 Millionen Fahrkarten verkauft, 90 % davon zu den Tarifen der beiden billigsten Klassen.²² Wie die eingangs zitierten Berichte aus der russischen Tagespresse zeigen, waren die Bahngesellschaften auf den sprunghaften Anstieg der Passagierzahlen nur unzureichend vorbereitet. Die Inbesitznahme der Züge und Bahnhofspaläste durch das „graue Volk“ ließ nicht nur die Bronzeleuchter und Spiegel in den Wartesälen erster Klasse, sondern auch den Glauben der

21 Charles S. Maier, *Consigning the Twentieth Century to History: Alternative Narratives for the Modern Era*, in: *The American Historical Review* 105 (2000), S. 807–831, insbes. S. 819–821, bzw. ders., *Transformations of Territoriality, 1600–2000*, in: Gunilla Budde u. a. (Hg.), *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien*, Göttingen 2006, S. 32–55, insbes. S. 45–47.

22 Schenk, *Russlands Fahrt in die Moderne*, S. 222–223.

technischen Intelligenz an die zivilisierende Kraft des Fortschritts und der technischen Moderne verblassen.

In besonderem Maße profitierten die Mitglieder der regierenden Dynastie von der verkehrstechnischen Erschließung des Zarenreiches. Zar Alexander II. (1855-1881) trieb nicht nur den Bau des Schienennetzes in seinem Herrschaftsgebiet mit Nachdruck voran. Er nutzte das neue Verkehrsmittel auch als erster russländischer Kaiser systematisch für symbolische Reisen innerhalb des eigenen Landes.²³ Alexander adelte Züge und Bahnhöfe zu Bühnenmoderner Herrschaftsinszenierung. Das Verkehrssystem als Ganzes entwickelte sich unter seiner Regierung zum Sinnbild seines umfassenden innenpolitischen Reformprogramms. Vor diesem Hintergrund erscheint es besonders symbolträchtig, dass die Terrororganisation *Narodnaja volja* (Freiheit oder Wille des Volkes) ihren ersten Anschlagversuch auf den „Reformzaren“ im November 1879 unternahm, als dieser in seinem Hofzug von der Krim nach St. Petersburg reiste.²⁴ Das misslungene Attentat auf den Herrscherzug machte der Reichsregierung deutlich, dass sich die Frage der Sicherheit des Kaisers im Zeitalter der Dampfmaschine und des Dynamits in völlig neuer Weise stellte. Auch das verheerende Zugunglück bei Borki im Oktober 1888, das Alexander III. (1881-1894) und seine Familie nur durch ein „Wunder“ überlebten, führte den Behörden die Verletzbarkeit des Zaren in der technischen Moderne eindrucksvoll vor Augen.²⁵ In der Folge dieser Ereignisse wurden die Sicherheitsbestimmungen für Reisen des kaiserlichen Zuges sukzessive verschärft. Die neue Gefährdungslage der Regenten trug auch dazu bei, dass Alexander III. und Nikolaus II. (1894-1917) die Eisenbahn weit weniger für die Inszenierung der eigenen Macht nutzten, als es noch Alexander II. getan hatte. So führte die Expansion des imperialen Schienennetzes in der Regierungszeit der beiden letzten Zaren paradoxerweise dazu, dass die räumliche

23 Richard Wortman, Rule by Sentiment. Alexander II's Journeys Through the Russian Empire, in: American Historical Review 95 (1990), S. 745-771.

24 Vgl. dazu ausführlich: Carola Dietze/Frithjof Benjamin Schenk, Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr. Soldatisch-aristokratische Tugendhaftigkeit und das Konzept der Sicherheit im späten 19. Jahrhundert, in: Geschichte und Gesellschaft 35 (2009), S. 368-401, und Frithjof Benjamin Schenk: Attacking the Empire's Achilles Heels: Railroads and Terrorism in Tsarist Russia, in: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 58 (2010), S. 232-253.

25 Zum „Wunder von Borki“ vgl. ausführlich: Schenk, Russlands Fahrt in die Moderne, S. 311-326.

Distanz zwischen den Herrschern und ihren Untertanen in diesen Jahren eher zu- als abnahm.

Jenseits der sozialen Räume, in denen sich die Mitglieder der regierenden Dynastie bewegten, bewirkte der Bau der Eisenbahn eine sukzessive Demokratisierung der Reisekultur im Zarenreich. War die schnelle Überwindung geografischer Distanz im Zeitalter der Postkutsche noch ein Privileg von Adel, Beamten und reichen Kaufleuten gewesen, so erschloss das dampfgetriebene Verkehrsmittel nun auch breiteren sozialen Schichten neue geografische Horizonte. Wenngleich die wenigsten Zugpassagiere im Zarenreich als „Touristen“ unterwegs waren, machten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr Menschen aus freien Stücken auf die Reise, um Russland in seiner geografischen und kulturellen Vielfalt zu erkunden. Während russische Autoren in früherer Zeit vor allem über ihre Reiseerlebnisse im Ausland berichtet hatten, wuchs im Zeitalter der Dampfmaschine auch die Nachfrage nach Schilderungen von Reisen in die verschiedenen Regionen des eigenen Landes. Die infrastrukturelle Erschließung Russlands eröffnete dabei einerseits die Möglichkeit, das große Kontinentalreich als einen integrierten politischen und ökonomischen Raum zu erfahren. Entsprechende Wahrnehmungsmuster vermittelten sich Passagieren sowohl durch das einheitliche Erscheinungsbild des Großen Technischen Systems der Eisenbahn als auch durch entsprechende Raumbilder in Kursbüchern, Reiseführern und Streckennetzkarten. Andererseits führte die zunehmende geografische Mobilität jedoch auch dazu, dass immer mehr Menschen persönlich in Kontakt mit der kulturellen Vielfalt des Zarenreiches kamen. Sensibilisiert durch die politischen Diskussionen über die diversen „nationalen Fragen“ des Landes, gaben sich die einen Reisenden fasziniert, die anderen irritiert angesichts der Vielzahl kultureller und ethnografischer Grenzen, die das Vielvölkerreich durchzogen.²⁶ Während die einen Passagiere von der Integration des polyethnischen Reiches

26 Zur Ambivalenz der Raumwahrnehmung russischer Zugreisender: Frithjof Benjamin Schenk, Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild[...] Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter, in: Zeit,chrift für Ostmitteleuropa-Forschung 63 (2014), S. 4-23; ders., Asien gibt sich langsam, aber immer deutlicher zu erkennen. Reisen auf der Transsib als Grenz-Erfahrung im späten Zarenreich, in: Thomas Grob/Boris Previsic/Andrea Zink (Hg.), Erzählte Mobilität in östlichen Europa. (Post-)Imperiale Räume zwischen Erfahrung und Imagination, Tübingen 2013, S. 179-195.

durch imperiale Infrastrukturnetze und der „Zivilisierung“ der rückständigen Elemente der eigenen Bevölkerung durch die Eisenbahn träumten, fühlten sich andere beim Anblick der ethnografischen Vielfalt an russischen Bahnhöfen an den „Turmbau zu Babel“ beziehungsweise die „Völkerwanderung“ des frühen Mittelalters erinnert. Bilder dieser Art verweisen eher auf die Fragilität als auf die Stabilität sozialräumlicher Strukturen innerhalb des Imperiums.

Nicht nur auf der Ebene der Raumwahrnehmung reisender Menschen gestaltete sich die sozialräumliche Integration des Russländischen Reiches im Eisenbahnzeitalter komplizierter, als von manchen Verkehrsplanern prophezeit. Zwar erwies sich das moderne Verkehrssystem schon in den 1860er- und 1870er-Jahren als ein äußerst wirksames Herrschaftsinstrument in den Händen der autokratischen Macht. Die Erfahrungen des polnischen Januaraufstandes im Jahr 1863 (als polnische Rebellen Eisenbahnbrücken und Telegrafleitungen zerstört hatten) und der terroristischen Anschläge auf den kaiserlichen Zug Alexanders II. hatten der Regierung jedoch zugleich die eigene Verletzbarkeit an dieser modernen „Achillesferse“ des Regimes offenbart.²⁷ Während des Russisch-Japanischen Krieges, der sich nicht zuletzt an der Konkurrenz der beiden Mächte auf dem Gebiet des Eisenbahnimperialismus im Fernen Osten entzündet hatte, erfuhr die Reichsregierung einmal mehr die eigene Abhängigkeit von der Funktionstüchtigkeit des imperialen Verkehrssystems. Dies wurde auch während des Generalstreiks im Oktober 1905 deutlich, als es Druckern und Eisenbahnern gelang, die modernen Kommunikations- und Verkehrswege des Reiches vorübergehend lahmzulegen und dem autokratischen Regime grundlegende politische Reformen (u. a. eine Verfassung und die Wahl einer Volksvertretung) abzuringen.²⁸

Russland, darauf deuteten nicht zuletzt die Ereignisse der Revolution von 1905/07 hin, war Anfang des 20. Jahrhunderts in der Moderne angekommen, und zu dieser Entwicklung hatte der Bau des imperialen Schienennetzes maßgeblich beigetragen. Allerdings unterschied sich diese Moderne deutlich von jenen

Zukunftsbildern, die technikgläubige Verkehrsplaner und Ingenieure in den Anfangsjahren des Maschinenzeitalters voller Fortschrittsoptimismus entworfen hatten. Russlands Ankunft in der Moderne zeigte sich nicht nur an der voranschreitenden Erschließung und Integration des Reichsterritoriums durch moderne Infrastrukturnetze, an steigenden Passagierzahlen und dem Glauben des autokratischen Regimes, mit der Eisenbahn über ein besonders effektives und schlagkräftiges Herrschaftsinstrument zu verfügen. Auch die hoffnungslos überfüllten Wartesäle der hauptstädtischen Passagierbahnhöfe zu Beginn des 20. Jahrhunderts, terroristische Attentate auf Herrscherzüge, die Ausbreitung antijüdischer Pogrome entlang des imperialen Schienennetzes und Eisenbahnerstreiks, die das Zarenregime in Bedrängnis bringen konnten, kündeten in Russland vom Anbruch einer neuen Zeit. Dass nur ein Teil der Bevölkerung von der ökonomischen Dynamik profitierte, die aus dem Bau des Eisenbahnnetzes in Russland resultierte, kennzeichnet den Weg des Landes in die Moderne ebenso wie die Tatsache, dass für viele Regionen die ausbleibende Netzanbindung einer Verbannung in die „ewige Provinz“ gleichkam.²⁹ Die Erfahrung der schnellen Fahrt über ein gerades und ebenes Schienenband prägte die Muster moderner Raumwahrnehmung in Russland ebenso wie der Kontakt mit Menschen aus einer anderen sozialen Schicht im Eisenbahnwaggon oder die Angst und Schutzlosigkeit allein reisender Frauen in Coupes erster Klasse. Auf den kognitiven Karten der Zeitgenossen wuchs das Vielvölkerreich im Eisenbahnzeitalter zweifelsohne als „großes und unteilbares Ganzes“ zusammen. Die neuen Möglichkeiten, das Land in seiner Größe und kulturellen beziehungsweise sozialen Vielfalt persönlich zu erfahren, schürten andererseits bei vielen Menschen Ängste vor dem „Fremden“ im eigenen Land.

Die Autoren der eingangs zitierten Schilderungen der Zustände auf den hauptstädtischen Bahnhöfen des Zarenreiches zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten den Glauben an die Versprechungen der technischen Moderne noch nicht aufgegeben. Für sie war das alltägliche Chaos auf den großen Passagierstationen ein Zeichen der noch unvollständigen Zivilisierung und Modernisierung des

27 Vgl. dazu ausführlich: Frithjof Benjamin Schenk, *Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia*, in: Jörn Leonard/Ulrike von Hirschhausen (Hg.), *Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*, Göttingen 2011, S. 60–77.

28 Frithjof Benjamin Schenk, *Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn im Krieg und Revolution*, in: Martin Aust/Ludwig Steindorff (Hg.), *Russland 1905 – Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich*, Frankfurt/M. 2007, S. 47–67.

29 Walter Sperling, *Die „Schicksalsfrage“ der Kleinstadt: Eisenbahn, Raum und Industrialisierung in der russischen Provinz, 1850–1914*, in: ders. (Hg.), *Jenseits der Zarenmacht Dimensionen des Politischen im Russischen Reich, 1800–1917*, Frankfurt/M. 2008, S. 127–161; ders., *Der Aufbruch in die Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich*, Frankfurt/Val. 2011.

Zarenreiches. Im Ruf der konservativen Journalisten nach mehr „Ordnung“ auf dem russländischen Schienensystem kam die Furcht vor der Erosion sozialräumlicher Grenzen und vor der Erfahrung sozialer wie kultureller Differenz an diesen „Orten der Moderne“ zum Ausdruck. Gleichzeitig gaben sich diese Beobachter überzeugt, dass sich das Stimmengewirr des modernen „Turmbaus zu Babel“ mithilfe des technischen Fortschritts entwirren lasse und dass das Projekt der Moderne auf lange Sicht in einen Zustand wohlgeordneter sozialräumlicher Verhältnisse münden werde. Diesen Chronisten war nicht an der Beschreibung, sondern der Auflösung der Ambivalenzen des modernen Zeitalters gelegen. Der Glaube der verwestlichten Elite, dass sich dieses Ziel durch eine noch schnellere Fahrt auf dem Pfad des „Fortschritts“ erreichen ließe, trug letztlich zur Perpetuierung des Projektes der Moderne in Russland bei, weit über die Epochen-schwelle von 1917 hinaus.

Fazit: *Multiple Modernities* oder Ambivalenz der Moderne?

Wie lassen sich die hier geschilderten Beobachtungen meiner Fallstudie mit den eingangs skizzierten theoretischen Überlegungen über historiografische *master narratives* zur Geschichte Russlands im 19. Jahrhundert in Beziehung setzen? Wie vermutlich deutlich wurde, stehe ich der von Manfred Hildermeier geforderten Rehabilitierung des Theorems der „Rückständigkeit“ sowie der Nützlichkeit der „klassischen“ Modernisierungstheorie als *master narrative* für die Beschreibung historischen Wandels in Russland eher skeptisch gegenüber. Neben den oben ausgeführten Kritikpunkten ist ergänzend zu betonen, dass die Annahme der Modernisierungstheorie von einem sich wechselseitig verstärkenden Einfluss „moderner“ sozioökonomischer Parameter (*pattern variables*) - wie, um nur ein Beispiel zu nennen: Industrialisierung und Ausbreitung säkularer Normen - einer empirischen Überprüfung kaum standhält. Dass aus Prozessen der Urbanisierung, Industrialisierung und der Hebung des allgemeinen Bildungsniveaus der Bevölkerung zwangsläufig die Herausbildung von Zivilgesellschaft und demokratischer Ordnungen resultiert, wird heute kaum jemand noch uneingeschränkt behaupten wollen. Dies trifft allem Anschein nach nicht nur für „nicht-westliche“ Gesellschaften zu. Schließlich hat der französische Philosoph Bruno Latour im Jahr 1993 auch mit Blick auf westliche Gesellschaften die provokative, aber durchaus überzeugende These aufgestellt, dass auch „wir“ - das heißt der Westen - niemals „modern“ gewesen sind („Nous n'avons jamais été

modernes“).³⁰ Zudem lässt sich auch der vonseiten der *postcolonial studies* formulierte (und oben kurz referierte) Einwand, bei der Modernisierungstheorie handele es sich um ein hegemoniales westliches Deutungsmodell, das historische Entwicklungswege, die nicht dem Pfad eines idealtypischen „Westens“ entsprechen, als „Abweichung“ von der „Norm“ klassifiziere, nicht so einfach aus der Welt schaffen.

Als Alternative zu diesem Denkmodell einer universalen (westlichen) Moderne haben Theoretiker wie Shmuel Eisenstadt (1923–2010) und andere das Konzept der *multiple modernities* (bzw. *alternative modernities*) entwickelt.³¹ Diesem Ansatz zufolge hat das Projekt der sozioökonomischen Modernisierung seit dem 18. Jahrhundert in unterschiedlichen Teilen der Welt zu unterschiedlichen Spielarten der „Moderne“ geführt. In dieser Vielfalt der Modernen (im Plural) wäre das *westeuropäische* Modell - ganz im Sinne von Chakrabartys *Provincializing Europe* - nur eine von vielen Spielarten „moderner“ historischer Entwicklung auf dem Globus. Dieser Ansatz hat auch in der Russlandhistoriografie in den letzten Jahren einen gewissen Nachhall gefunden. So haben sich bereits einige Kolleginnen und Kollegen auf die Suche nach einer spezifischen „russischen“ beziehungsweise „sowjetischen“ Moderne gemacht und dabei insbesondere mit Blick auf das 20. Jahrhundert überzeugende Argumente für Spezifika des Projekts der Moderne in der Zeit der Sowjetherrschaft entwickelt.³²

Ob mit dem Konzept der *multiple modernities* jedoch wirklich der „Stein der Weisen“ gefunden worden ist, ist für mich eine offene Frage. So hat der US-amerikanische Historiker und Afrikaspezialist Frederick Cooper überzeugend

30 Bruno Latour: Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie, Frankfurt/IVL 2013 (urspr. „Nous n'avons jamais été modernes“ [1993]).

31 Shmuel N. Eisenstadt, *Multiple Modernities*, in: *Daedalus* 129 (2000), S. 1–29; ders., *Multiple modernities: Analyserahmen und Problemstellung*, in: Thorsten Bonacker/Andreas Reckwitz (Hg.), *Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart*, Frankfurt/M. 2007, S. 19–45.

32 David L. Hoffmann/Yann Kotonis (Hg.), *Russian Modernity. Politics, Knowledge, Practices*, New York 2000; Steven Marks, *How Russia Shaped the Modern World*, Princeton 2003; Michael-David Fox, *Multiple Modernities vs. Neo-Traditionalism: On Recent Debates in Russian and Soviet History*, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 54 (2006), S. 535–555; Stefan Jäggborg, *Experiment Moderne: Der sowjetische Weg*, Frankfurt/M. 2006; Jörg Baberowski (Hg.), *Moderne Zeiten? Krieg, Revolution und Gewalt im 20. Jahrhundert*. Göttingen 2006.

eingewandt, dass die Begriffe „modern“ beziehungsweise „moderne“ ihre Qualität als Unterscheidungsindikatoren verlieren, wenn sie auf alles anwendbar sind, was sich an beliebigen Orten der Welt in den letzten dreihundert Jahren an historischer Veränderung nachweisen lässt: „Wenn jegliche Form der Innovation: so Cooper, „moderne produziert, hat der Terminus [nur noch] wenig analytisches Gewicht. [...] mit der Vervielfachung der modernen verringert sich die Fähigkeit, die moderne von irgend etwas anderem zu unterscheiden.“³³

Für die hier vorgestellte Fallstudie erscheint mir das Konzept der *multiple modernities* beziehungsweise einer dezidiert russischen Spielart der modernen daher auch nicht sehr überzeugend und hilfreich zu sein. Schließlich sind viele der beschriebenen Faktoren von Russlands Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter vermutlich alles andere als spezifisch für den russischen Fall und lassen sich in der einen oder anderen Form auch für andere Länder im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert nachweisen. Dies müsste man jedoch erst noch mit entsprechenden vergleichenden Untersuchungen verifizieren oder falsifizieren. Zudem sollte man sich dessen bewusst sein, dass die These von der Vielfalt der modernen letztendlich auch Kritikern des „westlichen Weges“ – wie im russischen Fall Vladimir Jakunin und anderen – unbeabsichtigt das Wort redet. Der gedankliche Gleichklang von postkolonialem Diskurs im Westen auf der einen und antiwestlichem Nationalismus in vielen Weltregionen auf der anderen Seite stellt Kritiker von Eurozentrismus und modernisierungstheorie vor ein schwer zu lösendes Dilemma. Folgt aus der Kritik der modernisierungstheorie wirklich zwangsläufig ein *anything goes*, wie es das Konzept der *multiple modernities* nahelegt?

Bleibt als zweite Alternative zum normativen Konzept der „moderne“ als Telos der (universalen) Geschichte noch das Modell von „moderne und Ambivalenz“, wie es unter anderem der Soziologe Zygmund Bauman mit seinem gleichnamigen Buch aus dem Jahr 1991 geprägt hat.³⁴ Auch wenn Baumans Augenmerk vor allem der Genese politischer Gewalt im 20. Jahrhundert und dabei insbesondere der Vorgeschichte der Shoah gilt, haben seine Überlegungen unser Bild von „der modernen“ in einem viel umfassenderen Sinn verändert. Es ist Baumans besonderes Verdienst, gerade auf die „dunklen Seiten“ und die Ambivalenzen hingewiesen zu haben, die das Projekt der Moderne mit seiner

Fortschrittsfixierung und seinen gesellschaftspolitischen Ordnungsbestrebungen ebenso kennzeichnen wie zivilisatorische Errungenschaften auf den Gebieten der Forschung, Medizin und Technik.

Wenn ich hier versucht habe, Russlands „Aufbruch in die moderne“ am Beispiel der Folgen der verkehrstechnischen Erschließung des Landes, der zunehmenden geografischen Mobilität und der Neuordnung sozialer Räume im 19. Jahrhundert nachzuzeichnen, dann mit dem Ziel, den Begriff und das Konzept der modernen nicht als etwas Gesetztes und Geschlossenes zu postulieren. Das Konzept der modernen scheint mir für die geschichtswissenschaftliche Arbeit immer noch sehr wichtig zu sein, insbesondere deshalb, weil es auf der einen Seite nach wie vor Menschen mobilisiert, die sich vom Projekt der „moderne“ eine Verbesserung konkreter Lebensbedingungen versprechen. Gleichzeitig ist die Aufarbeitung der konkreten Folgen des menschheitsgeschichtlichen Aufbruchs in die technische moderne noch lange nicht abgeschlossen. Historische Arbeiten, die sich aus diesem Blickwinkel für die Geschichte der modernen und der modernisierung interessieren, sollten daher aus meiner Sicht zwei Fragen ins Zentrum stellen und einerseits nach Visionen und Hoffnungen jener Menschen fragen, die sich auf den Fortschritt und den Sprung eines Landes in die (technische) moderne richteten, und andererseits die Augen offen zu halten für jene ambivalenten Folgen, die mit dem Aufbruch in die moderne – nicht nur in Russland – verbunden waren und sind. Wie nützlich für eine solche Fragestellung ein raumhistorischer Ansatz sein kann, habe ich versucht, im Kontext meiner Forschungen zu Russlands Fahrt in die moderne zu zeigen.

Eine Geschichte der modernen – ob in Russland oder in anderen Ländern – sollte also doppelt ansetzen: Zum einen geht es um das Auffinden und die Analyse zeitgenössischer „Diskurse über die Moderne“ (inklusive entsprechender Hoffnungen, Visionen und Ängste), zum anderen um die empirische Analyse dessen, welche konkreten ambivalenten sozioökonomischen und kulturellen Folgen mit dem Projekt des Aufbruchs in die moderne verbunden waren (und sind). Die Anerkennung dessen, dass die Ergebnisse einer solchen historischen Analyse je nach Kontext und Land unterschiedlich ausfallen können, bedeutet dann weder zwangsläufig, der Beliebigkeit einer „Vielfalt der modernen“ das Wort zu reden, noch, die Hoffnung auf die Erreichbarkeit universal gültiger Ziele der historischen Entwicklung auf unserem Globus aufzugeben.

³³ Cooper, *Modeme*, S. 195, 222.

³⁴ Zygmund Bauman, *Modeme und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit*, Hamburg 2005 (urspr. *Modernity and Ambivalence*, Ithaca 1991).